

***Encadré : Transporter en Cisjordanie, un chemin semé d’embûches.
 Un chauffeur de camion à Naplouse***

Véronique Bontemps (Urmis./IRD, Ifpo, Idemec)
veronek@gmail.com

A paraître dans

Al Hussein, J., Signoles, A., 2011, *Les Palestiniens, entre Etat manqué et nation éclatée*,
Karthala-IISMM.

ENCADRE : TRANSPORTER EN CISJORDANIE : UN CHEMIN SEMÉ D'EMBÛCHES. UN CHAUFFEUR DE CAMION A NAPLOUSE

Véronique Bontemps est docteure en anthropologie à l'Institut d'Ethnologie Méditerranéenne et Comparative (IDEMEC) à Aix-en-Provence, et chercheur associée à l'Institut Français du Proche-Orient (IFPO) d'Amman. Ses recherches portent sur l'industrie du savon à Naplouse (Palestine) comme patrimoine local. Naplouse est une grande agglomération du Nord de la Cisjordanie (200000 habitants) dont la réputation s'est largement construite au 19^{ème} siècle autour de l'industrie du savon (à l'huile d'olive). Bien qu'elle ne compte plus que trois usines en activité (les savonneries Tûqân, Shaka'a, et Kana'ân) contre une vingtaine jusqu'à la fin des années 1980, la ville demeure aujourd'hui la principale zone de production de ce bien de consommation. Le savon constitue le deuxième produit d'exportation de la cité, après les pierres de construction. Les ventes s'effectuent à 80% en Jordanie. Dans le cadre de son travail de doctorat, V. Bontemps a recueilli le témoignage de Mohammad, personnage-clé dans la chaîne de distribution du savon. Elle l'analyse comme révélateur des difficultés croissantes que les acteurs économiques palestiniens rencontrent pour commercer depuis la signature des accords d'Oslo (1993) et comme emblématique des pratiques de « débrouille » quasi institutionnalisées qu'ils sont contraints d'adopter depuis lors, au quotidien. V. Bontemps a recueilli ce témoignage en 2005 au cours d'un entretien enregistré, mais aussi de conversations et observations informelles.

- Permis, papiers, checkpoints

Mohammad est grand gaillard bien bâti d'une cinquantaine d'années à la moustache grisonnante, originaire du village de Balata, en périphérie de Naplouse. Il travaille dans le transport du savon depuis 1991, et demeure en 2002 l'un des rares chauffeurs à assurer l'acheminement de cette marchandise vers la Jordanie.

Pour exercer son métier, Mohammad doit recevoir des autorités militaires israéliennes les permis (*tasârîh*) nécessaires pour franchir les différents barrages se trouvant sur sa route : en particulier le barrage de Hamra dans la vallée du Jourdain, qui barre l'accès à des routes reliant des colonies. Ce barrage peut être fermé pour des « raisons de sécurité » et lors des périodes de bouclages. A partir de la deuxième Intifada (2000), ces bouclages deviennent de plus en plus longs et de plus en plus systématiques. Les conditions à remplir pour obtenir un permis et/ou passer un barrage, donc passer d'une enclave palestinienne à une autre, se compliquent.

La demande de permis de passage s'effectue au bureau de la coordination civile israélo-palestinienne (*al irtibât al madanî*), instance issue des accords d'Oslo afin d'assurer le lien entre les autorités de sécurité israéliennes et la nouvelle Autorité palestinienne. L'obtention des permis est soumise à un contrôle sécuritaire, qui permet de constituer éventuellement un dossier de sécurité (*amniyyât*) sur le requérant. Les charges retenues dans ce dossier sont de nature diverse, allant du simple jet de pierre à la participation à une opération armée ou un attentat-suicide. Par ailleurs, les Palestiniens peuvent se voir refuser ou retirer un permis si une personne de leur famille a des *amniyyât*. Ainsi, Mohammad m'explique que le chauffeur de la compagnie Shaka'a s'est vu retirer son permis de passer le pont, car son fils avait participé à un attentat. C'est à cette occasion que Mohammad est alors entré à la compagnie Shaka'a.

En dehors des barrages qui nécessitent un permis spécial, le document qui détermine le passage d'un Palestinien à un point de contrôle est sa carte d'identité (*hawiyya*). L'existence d'*amniyyât* est souvent signalée sur la carte d'identité par un signe distinctif (par exemple, sa couleur). Lors du passage d'un checkpoint, les soldats peuvent vérifier que la personne en question n'est pas « recherchée » (*matlûb*). L'origine géographique du détenteur figure également sur la carte d'identité. On possède ainsi une *hawiyya* de Naplouse, Ramallah, Huwwara, 'Awarta, Qabalân...

Cet élément devient déterminant à partir de 2006. Ainsi, certaines régions, comme le village de Beit Furîk à l'Est de Naplouse, ne deviennent accessibles qu'aux seuls détenteurs de *hawiyya-s* de Beit Furîk. Mohammad, malgré son *tasrîh* de chauffeur de camion, se voit ainsi contraint de changer sa *hawiyya* pour une carte d'un village du Nord de la Cisjordanie, afin de passer le checkpoint de Hamra. Ces interdictions, loin d'être fixées de manière définitive, sont variables et changeantes selon les périodes, fermant certaines zones aux porteurs de cartes de régions particulières, selon des critères évoluant au gré des perceptions sécuritaires de l'appareil militaire israélien. Certains jours en 2006, par exemple, aucune personne possédant une *hawiyya* du Nord de la Cisjordanie ne peut franchir le checkpoint de Za'atara, qui sépare la « région du Nord » (districts de Naplouse, Jénine, Qalqilya, Tulkarem) des villes du Sud (la région de Ramallah, Hébron, Bethléem). Parfois, la mesure d'interdiction concerne seulement les *hawiyyât-s* de Naplouse. Parfois, l'interdiction est étendue aux jeunes de moins de trente-cinq ans ; parfois cela concerne aussi les filles, parfois non.

Les habitants de Naplouse sont particulièrement concernés par ces mesures : le passage du checkpoint de Za'atara leur est souvent interdit, tandis que son contournement à travers champs représente une aventure dangereuse et coûteuse. A certaines périodes, les détenteurs de la *hawiyya* de Naplouse ne peuvent pas même sortir de la ville. Seuls les détenteurs d'une *hawiyya* d'un village au sud de Naplouse (Awarta, Jamma'in, Aqraba, Beita...) peuvent, par exemple, franchir le checkpoint de Huwwara (qui ferme la ville vers le sud). Les détenteurs d'une carte de la région du nord-est (Deir Sharaf, Qusîn, Beit Lidd...) peuvent sortir par le checkpoint de Beit Hiba. Pour franchir Za'atara, il faut avoir une *hawwiya* d'un village ou d'une ville se trouvant au sud de ce checkpoint (Qabalân, Qariût...). C'est ainsi qu'en 2006, de nombreuses personnes sont obligées comme Mohammad de changer de carte d'identité à cause de leur travail. La procédure est en effet possible, à condition de fournir un contrat de location ou de propriété auprès de l'Autorité palestinienne (la demande est ensuite soumise aux autorités militaires israéliennes) ; elle est néanmoins coûteuse en temps et en énergie. Il y eut aussi floraison de fausses cartes d'identité.

Maîtriser la situation ; la « connaissance »

Face à l'arbitraire et l'aléatoire des bouclages, Mohammad veut montrer qu'il maîtrise, plus que d'autres, la situation. Cette capacité définit une « connaissance », entendue dans un double sens : d'une part la connaissance du « système » (*nizâm*) de contrôle mis en place par les Israéliens ; d'autre part la connaissance de personnes-relais dans ce système. Mohammad réduit ainsi le dispositif de contrôle israélien à une série de formalités, de gestes simples à accomplir. Cette rationalisation des contrôles vise à tenter de maîtriser le système d'arbitraire, à lutter contre le « sentiment d'incertitude, de peur diffuse, de déstabilisation permanente et d'incapacité d'anticipation chez les populations palestiniennes », créé par la « primauté de l'arbitraire sur le droit » (Signoles, 2004). Ensuite, c'est parce qu'il « connaît des gens » (*ba'rîf nâs*) que Mohammad affirme passer parfois « entre les mailles du filet » et faire ainsi

la différence avec d'autres chauffeurs. C'est ce que Mohammad appelle « se débrouiller » (*badebber hâlî*) : le système D devient la règle dans une configuration où c'est précisément l'arbitraire et l'imprévisible qui constituent la norme. Face au système des Israéliens qui passe par toute une série de cartes, permis, à renouveler constamment, il s'agit de ne jamais se laisser prendre au dépourvu. « *Je fais tout en avance, pour ne pas devoir dire que je n'ai pas de permis. (...) je connais le système (al nizâm), je sais (ba'rîf) comment faire* ».

« Se débrouiller » signifie aussi parfois s'arranger avec les officiers israéliens. « Connaître » des officiers fait partie des tactiques permettant de contourner ou d'assouplir les situations les plus bloquées. Cette « connaissance » doit servir à *jouer contre* ces officiers, et contre leur « système », non à jouer leur jeu. Certes, elle donne à Mohammad les moyens de traiter avec eux, mais cela ne se fait jamais sur un pied d'égalité. Tout ce qu'il peut espérer de cette connaissance, c'est d'obtenir une faveur, d'avoir, comme il le dit un « *traitement spécial* ». Mais ce type de connaissance n'est cependant pas dénué d'ambivalence. Elle peut être coûteuse pour le Palestinien : en contexte de crise politique avec Israël, il risque d'être taxé de « collaborateur » (*'amîl*).

- Passer le pont

Depuis 1967, l'exportation des marchandises vers la Jordanie se fait normalement par le pont Damia ou Adam, le pont Allenby étant réservé au passage des personnes et depuis 1995 aux importations jordaniennes (Debié, Fouet, 2001). Jusqu'en 2002, Mohammad pouvait acheminer le savon directement depuis Naplouse jusqu'à Amman. Les accords d'Oslo prévoient en effet que des véhicules porteurs de plaques et de permis appropriés soient autorisés à passer la frontière, si le chauffeur (palestinien) possède un passeport jordanien, ce qui est le cas d'Ahmad. Le camion subissait une « fouille intensive » (*taftîch mukathaf*). A partir de 2002, un système de *back-to-back* (procédé qui consiste à faire passer les marchandises d'un camion à un autre camion) est imposé au pont Damia : le camion de Mohammad n'est alors plus autorisé à sortir de Cisjordanie. Ce système a certes allégé les procédures de fouille, mais il a ajouté de la pesanteur logistique, et augmenté les coûts de transport. En outre, depuis la deuxième Intifada, les Israéliens ont réduit la masse de chargement autorisée par camion : elle est passée de 16 à 11,5 tonnes. La différence est de taille, dans la mesure où Mohammad est payé « à la charge » transportée, et non au camion.

Au mois d'avril 2005, le pont Damia est fermé par Israël « pour réparations ». Au début, cette fermeture ne devait durer que quelques jours, mais la situation s'est éternisée, chacun (Israéliens et Jordaniens) se renvoyant la responsabilité. Quarante jours s'écoulèrent avant qu'une coordination soit organisée avec le pont Allenby, pour acheminer par ce point de passage les chargements d'huile, de savon, de pierres de construction qui attendaient d'être exportés. Quarante jours pendant lesquels Mohammad s'est retrouvé au chômage technique.

L'épisode de la crise du pont montre que Mohammad doit faire preuve d'adaptation au jour le jour à une contrainte toujours changeante et potentiellement imprévisible, plus que de « maîtrise ».

Durant les premières semaines de la crise, Mohammad tente vainement, à son échelle, de « faire quelque chose » : s'adresser au syndicat des chauffeurs et au lobby des commerçants. Il en appelle aussi aux médias : il accuse ceux-ci de « *les oublier* », renvoyant à un sentiment de relégation fréquent chez les habitants de Naplouse. Il téléphone aussi aux intermédiaires auxquels il est quotidiennement confronté dans son travail : le responsable du pont, les officiers israéliens aux checkpoints. Enfin, il désigne les notables locaux comme

responsables : « *Ils ne font pas ce qu'il faut* ». Il fait ainsi référence à la fois au rôle d'intermédiaire et de protection que remplit, traditionnellement, le notable. Pour Mohammad, la fermeture du pont représente une véritable catastrophe, son travail comme camionneur étant sa seule source de revenus. La fragilité de sa position professionnelle, soumise à l'arbitraire des ouvertures et fermetures des barrages, et la maigreur de ses ressources en cas de bouclage, révèlent finalement, à une échelle individuelle, l'hétéronomie grandissante qui est celle de toute une population.

Face à la labilité et l'arbitraire de l'organisation sécuritaire, douanière et sanitaire israélienne, le témoignage de Mohammad met donc en avant, par petites touches, la nécessité de recourir à des stratégies de contournement du dispositif de contrôle. Ces stratégies de débrouille sont la norme pour fonctionner alors que rien ne fonctionne. Son récit met tout d'abord en évidence la manière dont les mouvements des biens vers les frontières internationales (en l'occurrence la Jordanie) sont aujourd'hui contrôlés par Israël, par une intensification du dispositif sécuritaire, en particulier depuis 2002. Mais il illustre aussi des difficultés qui représentent le quotidien des Palestiniens se déplaçant entre les différentes enclaves. Il s'inscrit en effet dans un contexte où les mobilités des personnes sont régies par une logique de coercition croissante, qui s'appuie sur l'arbitraire et l'assignation de chaque Palestinien à un territoire défini par son origine géographique, consignée sur sa carte d'identité.